model kartonowy ♦ 1:25

MODELIK

Rok X (XVII) Nr 10/06 ISSN 1428-3840

Nakład 1000 egz.

CWS T-1

POLSKI AMBULANS POCZTOWY - BANKOWÓZ Z LAT 30-TYCH XX WIEKU





Polski samochód - bankowóz z lat 30-tych XX wieku

CWS T-1 ambulans PKO



Polska przełomu lat 20 i 30-tych ubiegłego stulecia Wyprodukowano juz pierwszy polski pojazd mechaniczny (ciągnik Ursus-1922 rok) W coraz powszechniejszy użytek wchodzą samochody W USA produkuje się je juz w dużych seriach (Ford) metodą tasmową Samochody używane w Polsce pochodzą głownie z Włoch i Francji, a nasz przemysł produkuje je na udzielonych licencjach Siłą rzeczy bardzo szybko wchodzą na wyposażenie wojska Pojazdy wymagają napraw dlatego w roku 1918 powstają Centralne Warsztaty Samochodowe

Zadaniem Warsztatów jest przede wszystkim obsługa eksploatowanych samochodow, jednak remontuje się tam nawet czołgi a polskie wersje czołgu FT17 rownież produkuje W asortymencie produkcyjnym znajdują się rownież. samochody pancerne FT-B, motocykle i rowery. Zakłady przeżywają prężny rozwoj

Grupa konstruktorow, a wsrod nich inz Tadeusz Tanski podejmują inicjatywę skonstruowania samochodu osobowego o całkowicie nowej, polskiej konstrukcji Po okresleniu wymagań konstrukcyjnych rozpoczyna się projektowanie. Inż Tański projekt silnika konczy w trzy tygodnie! Powstaje prototyp, który zostaje zamontowany do podwozia „Dodge" Osiągi są rewelacyjne Po zmontowaniu juz własnych podwozi pierwsze polskie samochody stają się faktem Pożniej biją na łeb i na szyję inne pojazdy biorące udział w rajdach i wystawach

Silnik oznacza się jako CWS T-1, taką nazwę otrzymuje też samochod. A jest to samochod niezwykły. Można go rozebrac (silnik takze) za pomocą jednego klucza płaskiego 17x29mm i wkrętaka. Wszystkie koła zębate w skrzyni biegów oraz zastępujące pasek klinowy posiadają identyczny moduł i ujednolicone wymiary Silnik posiada żeliwną głowicę i aluminiowy blok chłodzony wodą wymienne tuleje. Aluminiowe tłoki i aluminiowo-krzemowe korbowody Ta konstrukcja jest ewenementem na skalę światową! Kolektor ssący ogrzewany wodą Skrzynia biegow wyposażona w blokadę antykradzieżową! Silniki te służą rownież do budowy siłowni polowych

Produkuje się kilka odmian samochodu. Najbardziej luksusowe są wyposażane w gustowne drobiazgi produkowane przez najlepszych rzemieślnikow jak u Rolls-Royce'a czy u Bentley'a Łącznie zostaje wyprodukowanych około 800 pojazdow. Większosc zakupują urzędy administracji państwowej i wojsko (do jazd w terenie CWS-y były niezastąpione!) Oprocz odmian osobowych na ulice wyjeżdżają sanitarka, półciężarówka (skrzyniowa) o nośności 0,5 tony oraz ambulanse pocztowy i PKO Samochody CWS produkowane w krótkich seriach (50-60 sztuk miesięcznie) nie wytrzymały jednak konkurencji produktów masowych i produkcję zakończono Wyprodukowane dzielnie spisywały się w czasie Września 1939. Sporo uległo zniszczeniu, sporo trafiło w ręce Armii Czerwonej Być może kilka do dzis zachowało się własnie w Rosji, przypuszczalnie jeden we Francji W Polsce nie zachował się żaden.

Pocztowa Kasa Oszczędnosci była przed wojną najpowszechniejszym w kraju bankiem detalicznym Na zamówienie dyrekcji poczty wyprodukowano właśnie ambulansy na podwoziu CWS T-1, w ilości prawdopodobnie około 25 sztuk. Służyc miały do przewozu poczty, a w wersji dla PKO jako szybkie transportery pieniędzy Być może częsc z nich służyła jako ruchome placówki wówczas były wyposażane w stanowiska kasowe czy stoły sortownicze.

PKO po wojnie przekształciła się w Panstwową Kasę Oszczędności. Obecnie historia zatoczyła jednak koło, i znowu Poczta Polska powołała do życia bank Bank Pocztowy.

(powyższy tekst oraz wycinanka powstały na podstawie książki J Tarczyńskiego i W Jelenia „Samochody CWS" WKiŁ 1991)

Samochód CWS T-1, opis konstrukcji:

Samochod z nadwoziem drewniano-stalowym, zamkniętym. Rama z podłużnicami tłoczonymi z blachy stalowej, wygiętymi nad tylnym mostem, związanymi 4 poprzecznicami.

Silnik CWS T-1: gaźnikowy 4-cylindrowy, 4-suwowy, górnozaworowy, chłodzony cieczą, o pojemności skokowej 2984 cm Stopień sprężania 4.5:1 Moc 45KM (33kW) przy 2500obr/min.

Ogumienie: 860x160 lub Bibendum 16x50.

Wymiary:	długosc	4830 mm
	wysokość	1950 mm
	szerokość	1700 mm
	rozstaw kół	1400 mm
	rozstaw osi	3420 mm

Wymiary przedziału użytkowego:
długosc 2345 mm, wys. 1520 mm

Masa własna:	1800 kg
Prędkość maksymalna:	100 km/h
Zużycie paliwa:	18l/100km

MODELIK 10/06
ISSN 1428-3840

CWS T-1 ambulans PKO
Wydanie I

Opracowanie modelu: Jan Kołodziej
Ilustracja na okładce: Wojciech Sankowski
Redakcja numeru: Janusz Oles

Druk: Drukarnia Wydawnictwa "MODELIK"

Wydawca:
Wydawnictwo i Drukarnia "MODELIK" - Janusz Oles
74-100 Gryfino, ul Szczecinska 10
Korespondencja.
"MODELIK" 74-100 Gryfino, skr. poczt 145
tel./faks. (091) 40-45-299 e-mail biuro@modelik.pl
www.modelik.pl

OPIS BUDOWY MODELU

UWAGI OGÓLNE

Pomimo uproszczeń koniecznych dla skali i tworzywa model będzie się prezentował atrakcyjnie. Zawiera sporo części - ale z budową poradzi sobie nawet modelarz początkujący pod warunkiem dokładnego dopasowywania detali przed przyklejeniem i przestrzegania instrukcji budowy, a modelarze zaawansowani z łatwością uzupełnią go jeszcze w wiele detali wykonanych samodzielnie.

Nie są w wycinance ściśle określone grubości większości drutów, przy ich doborze należy kierować się rysunkiem ze wzorami i wymiarami części do których wzory będą stosowane.

Części zaprojektowane są jako klejone na styk, a wycinać je jest najlepiej pośrodku linii konturowej (ciekawostka wytnijcie jakiś element, a potem obejrzyjcie go pod lupą!) Po wycięciu należy je retuszować. Kilka części posiada odpowiedniki na ark 8 - do podklejenia od spodu w celu zamaskowania powierzchni niezadrukowanych, proponuję również jako metodę zamienną korzystanie z modelarskich farbek i zamalowywanie tych powierzchni po sklejeniu zamiast podklejania. Wszystkie czarne elementy podwozia również zalecam po sklejeniu pomalować czarną farbką modelarską znacznie podniesie to walory modelu. Ilekroć części obwiedzione są ramką, oznaczone jako do podklejenia i z ramką z kolorem obok - oznacza to, że podklejamy fragment z częściami a ramkę z kolorem doklejamy od spodu (za wyjątkiem kolektorów). W instrukcji będzie zaznaczonych kilka części, których modelarze nie muszą zaawansowani wykorzystywać nie muszą. Numeracja jest zgodna z kolejnością klejenia.

W wycinance przyjęto następujące oznaczenia:

* - podkleić brystolem
** - podkleić kartonem 0,5mm
*** - podkleić kartonem 1mm
W - wyciąć otwór

INSTRUKCJA BUDOWY

Budowę rozpoczynamy od wycięcia podłużnic 1aP i 1aL, oraz 1bP i 1bL. Dobieramy je parami ze sobą i oklejamy paskami 1c. Sklejamy ze sobą części 2 i 2a czyli płytę podłogową, do niej doklejamy podłużnice. Fragmenty części 2a zaginamy w miejscach w których będą drzwi dla zamaskowania krawędzi podłogi, reszty nie trzeba retuszować. Następnie wklejamy poprzeczki ramy 3, 4, 5 i 6. Do spodu płyty doklejamy zbiornik paliwa wykonany z części 7, 7a i 7b. Do podłużnic doklejamy uszka mocowania resorów 8. Z elementów 9 i 9a sklejamy następnie ścianę przednią kabiny. Sklejamy również przegrodę 10+10a wycinając w niej otwory na wał kierownicy i pedały. Teraz oklejamy przegrodę częścią 11 (kolorem do wewnątrz) i wklejamy ją w ścianę 9. Na część 11 naklejamy część 11a, a na nią część 11b. **Uwaga:** jeżeli decydujemy się na wykonanie pokrywy silnika w wersji otwieranej wówczas pomiędzy części 11a i 11b wklejamy również część 11c. Gotową ścianę przyklejamy do płyty podłogowej, posługując się np. ekierką w celu jej pionowego ustawienia.

Korpus skrzyni korbowej silnika wykonujemy z części 12 i 12a. Miejsce skręcenia korpusu z miską olejową imitujemy naklejając na korpus pasku 12b. Na korpus naklejamy blok cylindrowy 12c. Pokrywę zaworów i korek wlewu oleju sklejamy z części 12d, 12e, 12f. Miejsce łączenia bloku z pokrywą zaworów oklejamy paskiem 12j. Z przodu silnika naklejamy obudowę przekładni napędu agregatów 12g+12h (sklejone stronami niezadrukowanymi), na nią naklejamy zwiniętą w stożek część 12i. Za pomocą ciasno zwiniętej części 13a na obudowie mocujemy wentylator 13. Doklejamy również do obudowy przekładni części 14+14a i 15+15a. Część 16+16a doklejamy do części 15a przedzielając je krążkiem 16b. Do cz.16 wklejamy rozdzielacz 17+17a. Teraz przez blok silnika jako kable do świec przekładamy druciki. Początek wezmą w rozdzielaczu i dojdą do świec, które można wykonać z kawałków białej izolacji z przewodów elektrycznych. Długość świec powinna zapewnić swobodne przyklejenie kolektora ssącego, który wykonamy z części 18 i 18a. Po drugiej stronie silnika przyklejamy kolektor wydechowy 19 wraz z kołnierzem 19a. **Uwaga:** wykonując kolektory naklejamy na karton również ich odwrotne strony (prostokąt z kolorem). Kolektory można oszlifować nadając im okrągły przekrój, lub wykonać je z drutu i pomalować srebrną farbką. Do części 18a doklejamy gaźnik 18b+18c, a na niego naklejamy filtr 18d+18e. Do tylnej części silnika doklejamy obudowę sprzęgła 19+19a wraz z mocowaniami 19b, oraz korpus skrzyni biegów 20 + 20a. Długość części 19b należy dopasować do szerokości ramy w zależności od dokładności wycinania i klejenia. Gotowy zespół napędowy wklejamy w podwozie (radzę dokleić smarując klejem tylko tylną krawędź skrzyni biegów - pozwoli nam to w miarę potrzeby na późniejszą niedużą korektę ustawienia silnika w stosunku do chłodnicy, przez otwór w której wkładano korbę rozruchową). Teraz do skrzyni doklejamy pedały 21 i 21a rozdzielone tulejką 21b. Od wnętrza kabiny naklejamy na nie nakładki 21c. Z drugiej strony skrzyni wklejamy dźwignię hamulca ręcznego 22. Z wierzchu wprowadzamy drążek zmiany biegów wykonany według wzoru z drutu. Obok dźwigni hamulca umieszczamy skórzaną torbę-schowek wykonaną z części 23, 23a i 23b (torby-schowki szersze lecz płytsze można wykonać i przykleić później na wewnętrzną stronę przednich drzwi). Na przegrodę naklejamy wsporniki deski rozdzielczej 24a, oraz deskę 24 (można wykonać ją warstwowo, umieszczając pomiędzy warstwami folię). Następnie przez otwór w przegrodzie przekładamy kolumnę kierownicy wykonaną według wzoru. Przyklejamy ją do przekładni kierowniczej 25 przyklejonej do ramy, nakładamy na nią i przyklejamy do spodu deski rozdzielczej wspornik 25a oraz kierownicę 25b.

Boczne ściany nadwozia sklejamy z części 26, 26a i 26b. Od wewnątrz otwory okienne ścian (później także drzwi tylnych) zasłaniamy parami elementów 26c+26d z wklejoną pomiędzy nie siatką (np. na komary) imitując kratowanie.

Teraz doklejamy ściany do podwozia i do ściany przedniej. Pomiędzy ścianami bocznymi umieszczamy ścianę grodziową 27+27a z ramką szyby 27b i z ramką instrukcji serwisowej 27c (ramki podklejamy folią). Nadwozie od tyłu zamykamy ramą 28+28a. W szoferce przyklejamy siedzenie 29 wraz z oparciem 29a. Do przedziału użytkowego wklejamy skrytkę pancerną 30+30a+30b z pokrętłem 30c oraz podkładką i kołem 30d+30e. Naklejamy dwa siedzenia konwojentów 31+31a+31b. Przyklejamy również nadkola, wykonujemy je sklejając elementy 32+32c, 32a+32d i 32b. Z części 33 sklejamy karabiny, ich metalowe części wykonujemy z drutu. Za pomocą pasków 23b+23c oraz części 33 obydwa mocujemy w kabinie kierowcy. Białe miejsca ścian bocznych i tylnej pod podłogą zaklejamy elementami 34, 35 i 36. Z części 37, 38 i 39 wykonujemy tylne błotniki i podklejamy je pod ściany boczne. Można również części 38 i 39 zwęzić i błotnik dokleić na styk do ściany bocznej z jej boku.

Elementy 40+41 oraz 42+43 to boczne ściany schowków podpodłogowych, po sklejeniu doklejamy je od spodu do płyty podłogowej. Na ścianę przednią i boczne kabiny kierowcy naklejamy element 44. Sklejamy sufit 45+45a, na niego naklejamy wręgi 45b i 45c oraz panel sufitowy 45d. Boki otworu wewnątrz wyklejamy elementami 45e i 45f. Można dokleić kratkę wywietrznika 45g, lampę 45h. Następnie kształtujemy płat poszycia dachu 46. Po ukształtowaniu przyklejamy go do kabiny samochodu smarując klejem tylko krawędzie i środek panelu sufitowego, ponieważ posmarowanie wręg na pewno spowoduje ich „odbicie" na powierzchni. Szczelinę nad kabiną kierowcy zaklejamy paskiem 46a.

Koła do części 47a przyklejamy po stronie niezadrukowanej część 47d. Następnie część 47a i 47b oklejamy bieżnikiem 47, a otwór wyklejamy paskiem 47c. Do kół doklejamy boczne części opon 47e. Chętni mogą jeszcze dokleić elementy 47f i 47g i wycięte bieżniki 47'. Sklejamy następnie bębny hamulcowe oklejając paskami 48 krążki 48a i 48b. **Uwaga:** otwory należy luzno dopasowac do patyczków, które będą osiami przednimi i tylną. Zawieszenie tylne z części 49 i 49a wykonujemy most. Doklejamy do niego tarcze 49b, przekładamy przez niego patyczek (oś tylna według wzoru), a na wystające końce nakładamy sklejone uprzednio bębny. Przyklejamy kroplą kleju od czoła, ostrożnie, os będzie się kręciła. Na most naklejamy również wyoblone elementy 49c. Cylinder 50a pokrywy łożyska 50 kształtujemy w otworze koła (musi się ciasno zmieścić) i gotowy naklejamy na bęben koła. Nakładamy teraz koła i naklejamy pokrywę 50. Z części 51+51a wykonujemy resory tylne. Przy klejeniu piór nadajemy resorom wygięcie posługując się rysunkiem. Końce piór głównych 51 zwijamy, a cały resor mocujemy do mostu za pomocą elementów 51b i wykonanych z drutu strzemionek tak, by na razie resor mógł się w nich przesuwać. Resory wraz z mostem i kołami przyklejamy do ramy. Proponuję przykleić tylko przód resorów, będzie można później skorygować ich wygięcie. Od tyłu resory powinny być przyklejone za pomocą części 51c.

Zawieszenie przednie można wykonać w dwóch wariantach: z kołami skrętnymi lub stałymi. Dla wersji stałej belkę zawieszenia wykonujemy z części 52a. W przypadku wyboru wersji ruchomej do belki zawieszenia 52 doklejamy tulejki zwrotnic 52b zwijane na drucie o średnicy 0,5mm. W obydwu przypadkach do tarcz 52c wklejamy osie, nasuwamy na nie bębny 48, następnie podkładki 52d i zabezpieczamy je ostrożnie klejem. Dla wersji stałej gotowe przyklejamy już do belki. Dla wersji ruchomej z tyłu tarcz naklejamy paseczki dystansowe 52e, a na nie tulejki 52b, po czym łączymy zwrotnice sworzniami wykonanymi z drutu 0,5mm. Od wewnętrznej strony tarcz doklejamy również wąsy zwrotnic 52f, po lewej dodatkowo 52g. Wąsy 52f łączymy ze sobą za pomocą drążka wykonanego według wzoru z drutu. Drążek zabezpieczamy przed wypadaniem za pomocą kawałków izolacji lub kartonowymi podkładkami. Z uwagi na małą ilość miejsca powinny być jak najcieńsze. Na bębny naklejamy koła, wklejamy obudowy łożysk 50+50a. Gotową belkę łączymy z resorami 53+53a za pomocą strzemion wykonanych z drutu oraz elementów 53b. Resory przyklejamy wraz z belką do ramy z przodu tylko na styk z ramą.

Teraz możemy wygięciem i położeniem resorów wyrównać położenie całego nadwozia względem podłoża i zabezpieczyć klejem strzemiona na resorach. Dolny wąs lewej zwrotnicy łączymy z dźwignią 54 przekładni kierowniczej. Dźwignię tą umieszczamy na osi wykonanej z drutu i przyklejonej w zaznaczonym miejscu do ramy, oraz zabezpieczamy podkładką 54a.

Z części 55, 55a (połączonych stronami niezadrukowanymi), 55b i 55c wykonujemy krzyżak przegubu i za pomocą tulejki 55d doklejamy go do wyjścia skrzyni biegów. Łączymy go z tylnym mostem za pomocą wału wykonanego z patyczka i owiniętego cz 55e oraz za pomocą stożka zwiniętego z elementu 55f. W tej chwili według wzoru, oraz z części 56, 56a i 56b wykonujemy rurę wydechową z tłumikiem (można ją całą pomalować), doklejamy ją do kolektora wydechowego i ramy pojazdu.

Następnie wykonamy chłodnicę - części 57a i 57b oklejamy paskiem 57c. Z przodu doklejamy częśc 57. Na pasek 57c naklejamy kolejno pasek 57d i 57e. Na chłodnicę naklejamy korek wlewu wody 57f+g. Dodatkowo można nakleić na nią znaczek firmowy producenta.

Według kształtów chłodnicy i ściany grodziowej dokładnie kształtujemy maskę 58. Z pomocą maski (jako przymiaru) wklejamy chłodnicę (nie wklejać jeszcze w przypadku wyboru opcji maski otwieranej) pomiędzy podłużnice ramy pojazdu. Po wklejeniu chłodnicy z zapasu koloru wycinamy paseczek, zwijamy w rurkę i przekładamy ją przez otwór w chłodnicy do otworu w stożku silnika. Później wyklejamy maskę częścią wewnętrzną 58a. Można ponacinać i powyginać szczeliny wentylacyjne. Na górne powierzchnie maski naklejamy listwy 58b i 58c.

Bardziej doświadczonym modelarzom proponuję jednak wykonanie maski z możliwością jej otwierania. Posłuży do tego inny zestaw części

Na elementach 59 kształtujemy i sklejamy najpierw zawiasy (posługujemy się drutem 0,3-0,5mm). Następnie kształtujemy płaty maski i podklejamy je ukształtowanymi elementami 59a. W płatach 59c nacinamy szczeliny wentylacyjne, rozginamy je i podklejamy płaty częściami 59d. Teraz łączymy wszystkie elementy za pomocą sworznia wykonanego z drucika (góra) oraz za pomocą zawiasów 59b naklejanych na płaty od wewnątrz. Sworzeń zawiasu górnego może być nieco dłuższy, wystające końce włożymy w otworki wykonane igłą w odpowiednich miejscach ściany i chłodnicy, dopiero teraz przyklejamy chłodnicę. Styki elementów bocznych maski zakrywamy odpowiednio ukształtowanymi paskami osłonowymi 59e. Boczne płaty wyposażamy w uchwyty z drutu wykonane według wzoru.

Drzwi samochodu opracowane są w wersji otwieranej, jednak możliwe są dwa sposoby wykonania zawiasów. Bardziej doświadczeni mogą skorzystać z zapasu koloru i samodzielnie wykonać tulejki zawiasów, wtedy z wszystkich drzwi należy odciąć płatki imitujące zawiasy. Można również wykonać drzwi w takiej wersji w jakiej są wydrukowane.

Sklejamy ze sobą stronami niezadrukowanymi części 60 i 60a (61 i 61a dla drzwi tylnych). Otwory w częściach 60a oraz 61a wypełniamy folią. Następnie przyklejamy od wewnątrz płaty poszycia 60b i 61b. Drzwi przednie wyposażamy w uchwyty 60c, paski podnoszenia szyb 60d, a tylne prawe w listwę przylgową 61c. Na drzwi tylne naklejamy ramki okienne 61d. Klamki to elementy 60e można przeprowadzić przez drzwi kawałki drutu jako osie klamek i wykonać je w wersji funkcjonującej doklejając od wewnątrz zaczepy. Jeśli nie wykonujemy zawiasów z tulejek każdy płatek zawiasów podklejamy elementem 60e/61e. **Uwaga:** dolne zawiasy drzwi tylnych należy podkleić nieco bardziej aby zniwelować krzywiznę nadwozia! Gotowe drzwi mocujemy do nadwozia. Na nadwozie możemy teraz dokleić orzełki i napisy (nie jest to konieczne, jeden orzełek zapasowy) 62, pokrywy schowków 63+63a, podklejone folią ramki okienne 64. Na folię naklejamy ramki okien przednich 65. Wycieraczki szyb wykonujemy naklejając u dołu szyby krążek 65a, do niego doklejamy pióro 65b. Od wewnątrz doklejamy równolegle do pióra dźwignię ręcznego napędu wycieraczek 65c. Okna wraz z wycieraczkami doklejamy do nadwozia, można je dokleić w pozycji uchylonej (zawiasy były u góry okien). Na ścianie przedniej montujemy trąbkę klaksonu 67 przyklejając ją na krążku 67a. Od wewnątrz kabiny w tym miejscu przyklejamy kulkę imitującą gruszkę pneumatyczną. Na wszystkie białe miejsca nadwozia oraz na miejsce styku ścian tylnej i bocznych z dachem naklejamy paski 68. Na oznaczone miejsce na dachu naklejamy wywietrznik 69. W tylnej części pojazdu na wykonanych według wzoru wspornikach mocujemy stopień wejściowy 70. Na ścianę tylną naklejamy także lampkę 71 + 71a.

Stopnie do kabiny kierowcy wykonujemy sklejając części 72 i 72a. Część 72 to jednocześnie błotnik kształtujemy go posługując się rysunkiem wzoru i podklejamy częścią 72b. Do niego doklejamy boczną część błotnika 72c+d, wraz z paskiem 72e+f. Część 72b można wyciąć nieco mniejszą, a do jej krawędzi można dokleić drut o średnicy 0,3 0,5 mm. Pozwoli to na nadanie błotnikowi odpowiedniego kształtu według wzoru, i błotnik nie będzie miał tendencji do prostowania się. Gotowy błotnik doklejamy do spodu nadwozia (jest jednocześnie dnem schowków), a paskiem 72e na podłużnicę ramy.

Reflektory sklejamy z denek 73, stożków 73a oraz kloszy 73b i pierścieni 73c. Błotniki łączymy drążkiem wykonanym z patyczka lub zwiniętego kawałka zapasu koloru i doklejamy do niego reflektory (umiejscowienie jak na szkicu). Na środku drążka zawieszamy tablicę rejestracyjną 74, drugą przyklejamy z tyłu nadwozia. Do schowków możemy jeszcze włożyć klucze płaskie 76, hydrauliczny podnośnik 77+77a+77b.

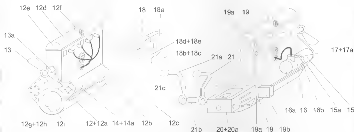
Na wyposażeniu samochodu znajdowały się jeszcze między innymi: łom, korba rozruchowa, składane brezentowe wiadro, łańcuchy przeciwśnieżne, zapasowy resor, zapasowe świece, wkrętak te części chętni w miarę potrzeby i możliwości mogą wykonać już we własnym zakresie.

Gotowy model można polakierować lakierem akrylowym, trzeba to jednak robić ostrożnie, by nie skleiły się lakierem części ruchome.

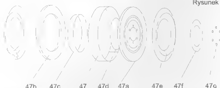
Wielu przyjemnych chwil w czasie klejenia i zadowolenia z uzyskanego efektu życzą modelarzom

*autor - **Jan Kołodziej***
*wydawca - **Janusz Oleś***

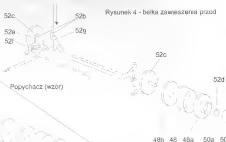
Rysunek 1 - silnik



Rysunek 3 - koło



Rysunek 4 - belka zawieszenia przod



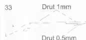
Rysunek 5 - most tylny



Rysunek 8 - podnosnik hydrauliczny



Rysunek 6 - karabinek Wz 29



Rys 7 - przegub



7b 7a 7

Rysunek 9 - podwozie

3 4 5 6

8

9 + 9a

10+10a

57g+57f

57d+57e

67 67a

11 11a 11c 11b

Rysunek 10 - komora silnika sciana przednia i chłodnica

57 57a 57c 57b

Rysunek 11 - maska

58

58b

58c

33 24 25b

65b

65a

65c

25

25a

23b+23c

23+23a

24a 22

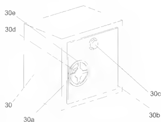
54a 54

Rysunek 12 - wyposażenie kabiny

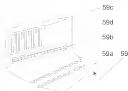
46a 45h 45g 69
67
MICHELIN
30 55f 31+31a+31b 70
P.K.O.
MICHELIN

Rysunek 13 - przekrój i widok ogólny

Rysunek 14 -skrytka pancerna

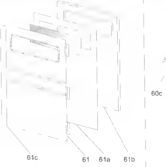


Rysunek 15 - maska i zawiasy maski



Rysunek 16 - nadwozie

27+27a
26c+26d
71+71a
63a 63
36
28+28a
74 32b 32a 32 34
35
38 39 37
40 41



Rysunek 17 - drzwi tylne

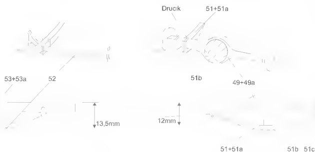
60c
60b 60a 60

Rysunek 18 - drzwi przednie

45d
45e
45c
45b
45+45a
45f
28+28a
44

Rysunek 19 - nadwozie, dach

27c
76 42+43 29 29a 77 40



Rysunek 20 - wygięcie i zamocowanie resorów Podano wymiary minimalne

Wzór drązka noszy

Wzor pałąka kosza dachowego

Wzor osi tył

Wzor osi przod

Wzor poprzeczki kosza dachowego

Dźwignia zmiany biegów

Wał kierownicy - wzór

Wzor - wał napędowy

55e

Wzor - wygięcie błotnika przedniego

Wzor - trzon łopaty

Wzor wspornika stopnia tylnego

Wzor drązka łączenia zwrotnic

Rura wydechowa z tłumikiem

Wzor-uchwyt otwierania maski

Wzor - drązek reflektorow

Wzor popychacza układu kierowniczego w rzutach

Wzory - wykonać z patyczkow lub drutu

73

73a

73c

73b

Rysunek 22 - reflektor

72f

Rysunek 21 - Rozmieszczenie reflektorow

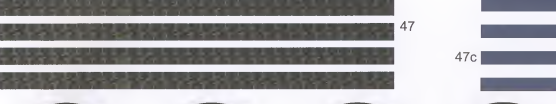
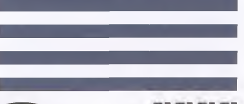
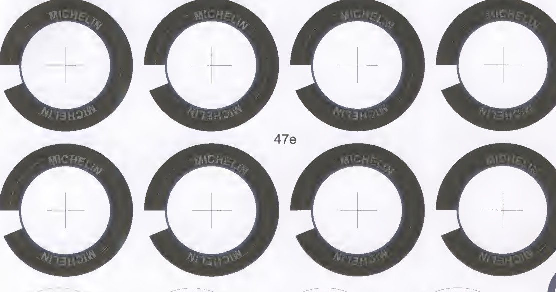
72a

72

72c+d

72e

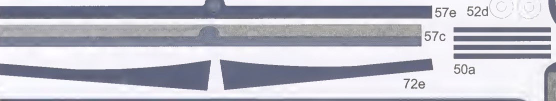
Rysunek 23 - widoki błotnika przedniego

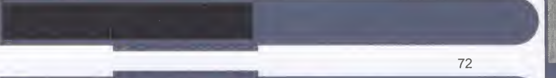
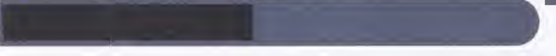
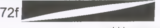
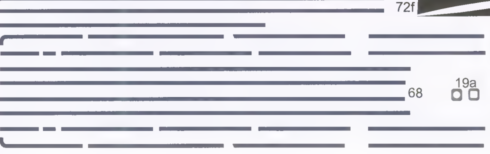

47

47c

MICHELIN
47e

47'
50
47f

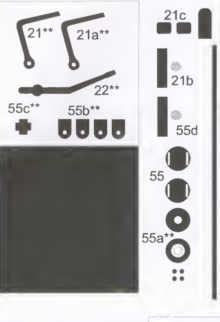
47b***
47a***

47g

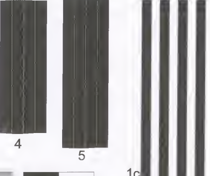
57b***

57e
52d
57c
50a
72e

W
57g 57f
57a***

72

72f


68
19a

***
18a***
18***
19***
CWS T-1
Strona
1


21**
21a**
21c
21b
22**
55c**
55b**
55d
55
55a**
12b***
12j


1bL***
1bP***
1aL***
1aP***
55f


4
5

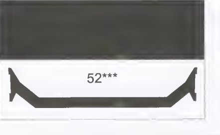

1c
3***
6***
13

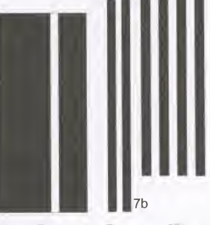

12c

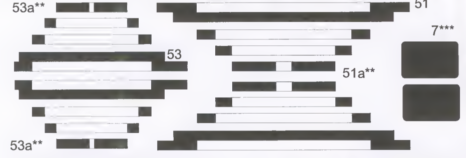

13a
8
51c
52e

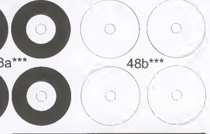

12e
12f
12a**
12
12a**
12d

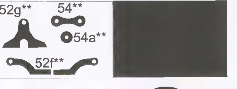

52c***

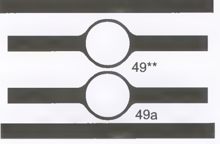

12i
52***

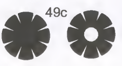

7a
7b


53a**
51
53
51a**
53a**

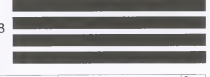

48a***
48b***


7***
52g**
54**
54a**
52f**


49**
49a

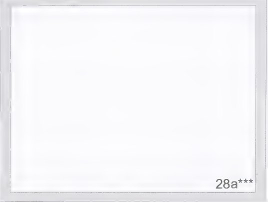

49c


49b***

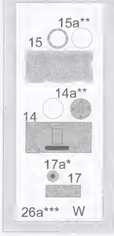

48
CWS T-1
Strona
2



W
61a
61a
W



28a***



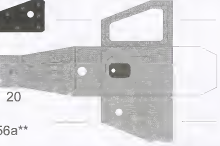
15a**
15
14a**
14
17a*
17
26a*** W



60e*
16b***
16a**
16
26a*** W

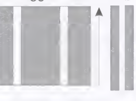


19



20a
20



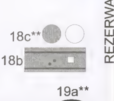


56
56b



56a**

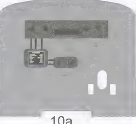




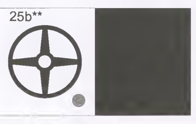
18c**
18b



REZERWA

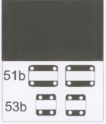


10a



25b**

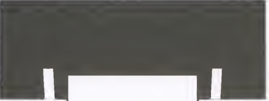




51b
53b



19a**



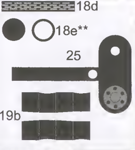


REZERWA

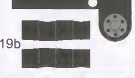


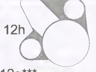


18d
18e**

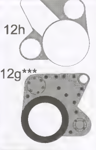


25
19b





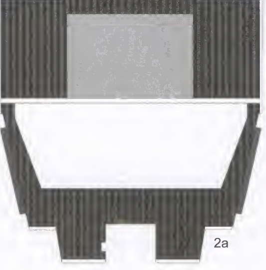
12h



12g***



61b** W



2a



2***



61b** W



W
58c
58b

P.K.O.

W
W
W
W

26
63a
63
W
W
W
60
W
60
60c
60d

P.K.O.

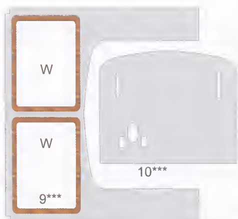
W
W
60e

W
W
9a
69
73c
11c
77
73a
11b
77a 77b
11
46a
73

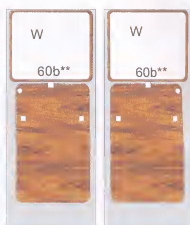
P.K.O.
P.K.O.
62(?)
W 28
73b
71a
71*
44***

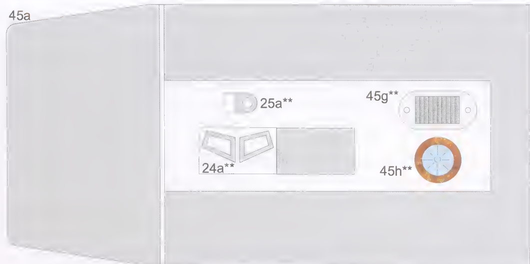
61
61c
W
W

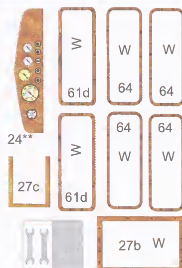
61e







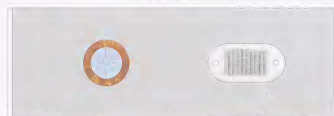


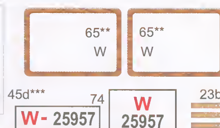


76

27b W









45d***

74

W- 25957

W
25957

23b

45f

45e

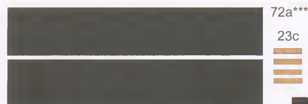


23a**

72a***

23c

REZERWA



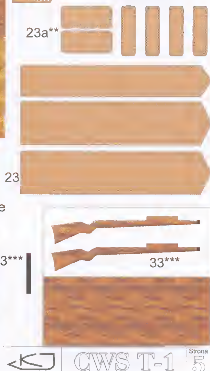
55e

23





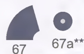
33***

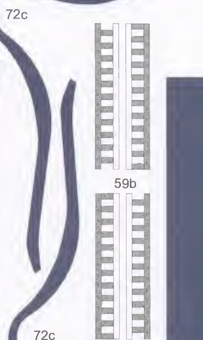








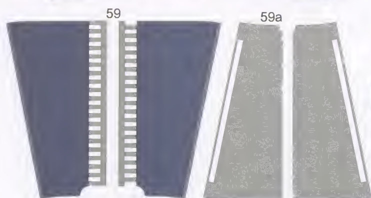




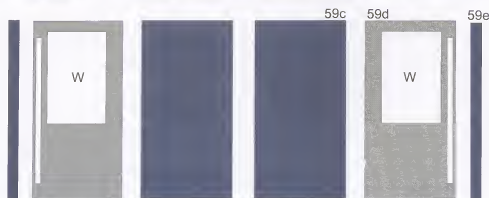




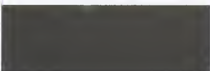




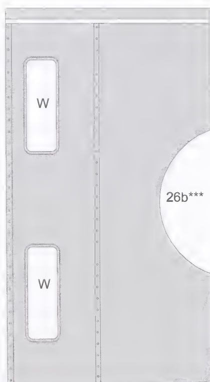
REZERWA

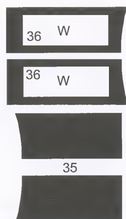


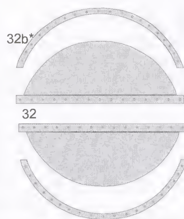


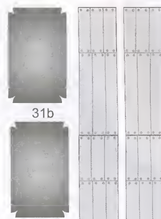


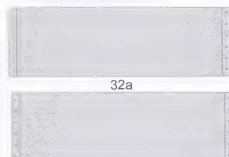


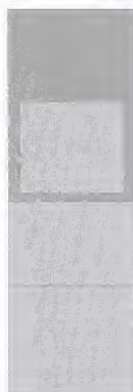

W
W
26b***

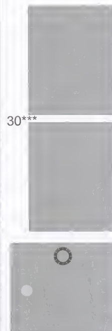

36 W
36 W
35

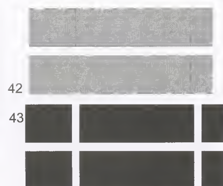

32b*
32


31b
31

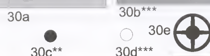

32a


30a

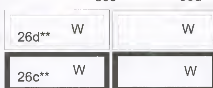

30***
30b***


42
43

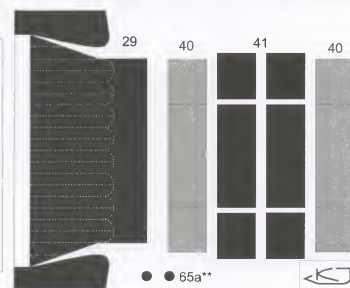

W
W
26b***


30c**
30d***
30e

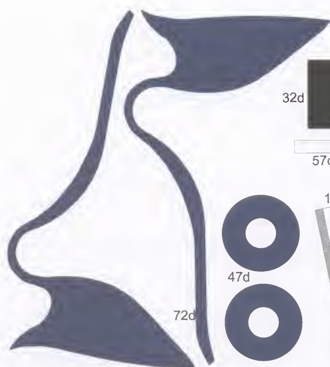

W
W
W
W
W
W
26d** W
W
W
W
26c** W
W




29a

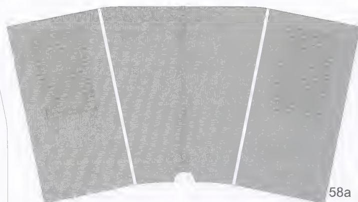

29
40
41
40
65a**


34
65b 65c





57d



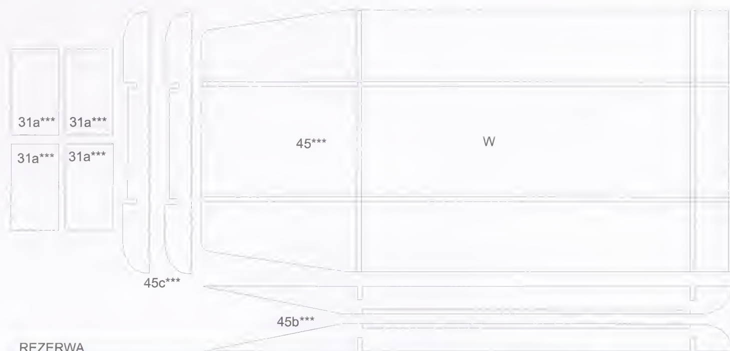
47d











REZERWA